LE PACIFIQUE

Historique de la question.—Plan de M. Mackenzie, en 1874.—Syndicat de St. Paul.—Syndicat Canadien.—Plan de l'Opposition.

CONFERENCE

Donnée au Club de Réforme, à Québec, le 4 février 1881, par

L'HON. F. LANGELIER, C. R.,

DÉPUTÉ DE PORTNEUF À L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE DE QUÉBEC.

Professeur à l'Université-Laval

QUEBEC
Imprimerie de l'Électeur.
1881.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Monsieur le Président et Messieurs,

Pour me rendre à l'invitation qui m'en a été faite, je vais vous entretenir ce soir de la question du Chemin de Fer du Pacifique qui occupe notre monde politique depuis plusieurs mois.

Cette question ne saurait être étudiée avec trop de soin. Le marché qui a été conclu avec le Syndicat de St Paul, et que va sans doute ratifier le Parlement, comporte des conséquences si sérieuses pour la situation financière et économique de notre pays, il va entraîner des résultats si graves au point de vue de notre avenir politique et national, qu'il y aurait plus que de l'insouciance, il y aurait une négligence coupable de nos plus chers intérêts à le laisser passer sans l'étudier et nous en rendre compte.

Sur un sujet qui est traité depuis bientôt deux mois, dans la Chambre des Communes et dans la presse, par des orateurs et des écrivains dont quelques-uns sont des maîtres de la parole et de la plume, il y aurait présomption de ma part à prétendre dire quelque chose de nouveau. Aussi telle n'est pas ma pensée ; mon dessein est de vous donner un résumé aussi clair et aussi court que possible de ce qui a été si bien dit et si bien écrit par d'autres.

Avant d'entrer dans le fond de la question du contrat avec le Syndicat de St Paul, il ne sera pas inutile, je crois, de rappeler en quelques mots l'histoire de cette entreprise du Chemin de fer du Pacifique.

HISTOIRE DE L'ENTREPRISE.

Il en a été parlé plus ou moins presque tous les ans depuis 1848, mais ce n'est qu'en 1871 qu'elle a été mise pratiquement devant le public de notre pays. Pendant la session fédérale de cette année là, on vit arriver des délégués de la Colombie Britanique chargés de négocier l'annexion de leur province au Canada.

ANNEXION DE LA COLOMBIE.

Notre public fut quelque peu surpris d'entendre parler de cette annexion. La Colombie Britanique était alors si peu connue chez nous que même parmi ceux qui votèrent pour l'annexer aux conditions que nous allons voir, je ne voudrais pas jurer qu'il ne s'en trouvât aucun comme cet orateur que j'ai entendu dans les élections de 1872, et qui croyait que cette province était la Colombie de l'Amérique du Sud.

Sans donner aux députés conservateurs le temps de consulter leurs électeurs, ni même de se rendre compte de ce qui leur était proposé, Sir G. E Cartier, qui dirigeait à ce moment la majorité ministérielle, en l'absence de Sir John alors occupé à Washington à sacrifier nos pêcheries par le traité qui avait pour objet de règler les *réclamations de l'Alabma*, Sir G. E. Cartier vint proposer aux Chambres de ratifier un marché fait d'avance avec les délégués de la Colombie, et, tambour battant, il le fit voter à sa troupe docile. A ceux qui étaient tentés de faire la grimace, qui trouvaient la pilule trop amère, il disait : " c'est un traité fait avec " les délégués, et il faut l'adopter ou le rejeter en entier. Si vous " le rejetez, vous renversez le gouvernement. Maintenant vous êtes libres de voter comme vous voudrez." Ils usèrent de cette liberté comme les moutons de Panurge : le saut à faire était difficile et périlleux, mais dès qu'un deux l'eût fait, tous les autres le suivirent.

RESSEMBLANCE ENTRE CE TRAITÉ ET CELUI AVEC LE SYNDICAT.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de ce traité dont nous subissons aujourd'hui les conséquences ; mais je ne puis m'empêcher de faire remarquer certains traits par lesquels il se rapproche de celui qui occupe en ce moment les Chambres et le

pays. Comme lui il a été mis devant les Chambres sans que rien d'avance eût pu donner la moindre idée de ses détails ; comme lui on l'a fait voter à la troupe ministérielle au bout du bout du fouet, à la vapeur, sans lui donner le temps de l'étudier et d'en apprécier la portée, sans permettre aux députés de consulter leurs électeurs. Alors comme aujourd'hui il s'agissait d'un plan dont il n'avait été question ni de près ni de loin aux élections générales précédentes. Un dernier trait de ressemblance entre le traité d'annexion de la Colombie et le marché avec le Syndicat de St. Paul, c'est que dans les deux nous donnons tout et n'obtenons rien en retour.

CONDITIONS DE L'ANNEXION DE LA COLOMBIE.

La Colombie avait alors une population d'environ 10,000 blancs, plus quelques milliers de Chinois et de Sauvages. A cette province à peine habitée, nous accordions 3 sénateurs et 6 députés.

Voilà pour les concessions politiques. Quant aux avantages financiers en voici le résumé : nous nous chargions de toutes les dépenses du gouvernement de la Colombie, et de sa dette publique ; nous nous engagions à lui payer une subvention annuelle hors de toute proportion avec celles payées aux autres Provinces de la Confédération ; nous lui promettions $100,000 par année pour une lisière de terres de 40 milles sur la largeur de la Province ; nous nous engagions à maintenir un service postal à vapeur bi-mensuel entre San-Francisco et Victoria, et bi-hebdomadaire entre Victoria et Olympia ; nous devions payer l'intérêt pendant dix ans sur $500,000 pour aider à construire un bassain de radoub à Esquimalt ; enfin et surtout, nous nous engagions à construire le Chemin de Fer du Pacifique et à le terminer au plus tard en 1883.

Pour ne pas vous ennuyer avec de trop longs détails je me contenterai de vous dire que, dans l'excercise fiscal terminé le 1er juillet 1879, ces différentes obligations, à part le Chemin du Pacifique, nous ont coûté plus de $550,000.

Quant au Chemin du Pacifique, vous savez que, même en n'y faisant que des travaux de qualité inférieure, Sir Chs. Tupper en

estime le coût à 80 millions de piastres, sans compter plus de 3 millions de piastres de travaux d'explorations. Et cela, en ne terminant le chemin qu'en 1891, c'est-à-dire, huit ans plus tard que la date fixée en 1871. Pour le terminer en 1883 comme le comportait le traité de 1871, il aurait fallu, suivant M. Fleming, encourir une dépense de plus de 150 millions de piastres.

Deux faits donneront une idée de la témérité avec laquelle les mêmes chefs conservateurs et le même parti qui nous gouvernenent et qui vont nous imposer le marché avec le Syndicat de St Paul firent ce traité de 1881, et de leur manque de véracité.

A la dernière session, après huit ans d'explorations incessantes au prix de trois millions, le Dr Tupper déclarait que le gouvernement ne savait pas encore où faire aboutir le Chemin sur l'Océan Pacifique ! Comment alors pouvait-on savoir en 1871 à quoi l'on engageait le pays ?

Voilà pour la témérité. Voici pour le manque de véracité. Lorsqu'on discuta aux Communes et au Sénat la clause du traité qui accordait à perpétuité à la Colombie cent mille piastres par année pour la lisière de 40 milles de terres sur le parcours du chemin, faisant 24,000 milles carrés ou 14,360,000 acres, Sir G. E. Cartier, M. Mitchell, M. Chapais et les autres ministres affirmaient que ces terres valaient au moins 15 millions de piastres, et que déduisant 2 millions comme représentant les $100,000 que nous allions payer, il restait 13 millions dont la Colombie nous faisait cadeau pour nous aider à construire le Chemin ! Quelle généreuse petite province ! Mais, aujourd'hui. le Syndicat de St Paul trouve ces mêmes terres si bonnes qu'il ne veut pas en prendre un seul acre ! Les membres du Syndicat sont si détachés des biens de ce monde qu'ils se contentent des prosaïques terres de la région des prairies, bonnes seulement pour la culture du grain et l'élévage des bestiaux, et n'ont pas même pensé à demander un arpent de ces terres de la Colombie, si poëtiquement situées au milieu de la mer de montagnes à travers laquelle il va nous falloir faire passer le chemin de fer, de ces terres où se trouvaient, suivant Sir G. E. Cartier, des mines d'or et d'argent auprès desquelles celles de Golconde, du Pérou, du Mexique et de la Californie n'étaient que de la pacotille.

Aujourd'hui, les conservateurs eux-mêmes admettent que la construction du Pacifique est une entreprise audessus de nos ressources. « Mais, disent-ils, que voulez-vous ? Le vin est tiré il « faut bien le boire, le marché a été fait, il faut bien le subir.»

Or ceux qui parlent ainsi, ce sont les mêmes hommes qui ont fait ce marché en 1871, et qui l'ont fait voter à la vapeur par une majorité aussi servile que celle qui vient de ratifier celui conclu avec le Syndicat de St Paul.

Ce n'est pas ainsi qu'ils parlaient alors. A les entendre la construction du Pacifique allait nous enrichir et faire de nous le peuple le plus grand et le plus puissant de la terre, ce chemin allait nous apporter le commerce de l'extrême Orient. Ils faisaient défiler aux jeux des gogos à qui ils voulaient faire avaler ce marché, d'immenses trains passant à toute vitesse comme dans un nuage, chargés des produits de la Chine et du Japon.

Ce qui avait tant fait presser les chefs conservateurs pour faire voter la construction du Pacifique, c'était, sans doute, le dessein qu'ils avaient de se procurer un fonds inépuisable pour les élections. De tout temps le parti conservateur a fait ses élections au moyen de la corruption, et pour se procurer l'argent nécessaire il a rançonné les entrepreneurs de travaux publics. Après avoir exploité la construction des quais en bas de Québec, il se rejeta sur le Grand-Tronc, dans lequel il trouva pendant dix ans uue vache à lait inépuisable. Au moment où elle allait lui manquer, en 1867, il imagina la construction de l'intercolonial qui lui permit de donner des contrats pour 20 millions de piastres. Mais l'Intercolonial ne pouvait pas toujours durer, et, prévoyant que cette sonrce allait se tarir, il voulait s'en ouvrir une autre au moyen de la construction du Pacifique.

ELECTIONS DE 1872 ET LES $360,000 DE SIR HUGH ALLAN.

Vous savez ce qui eut lieu aux élections de 1872. Le pays fut littéralement inondé avec les $360,000 de Sir Hugh Allan. Les ministres conservateurs tiraient sur lui à vue qui pour $25,000, qui pour $32,600. Sir John, qui avait déjà tiré beaucoup demandait à M.

Abott de le laisser tirer encore pour un petit $10,000, disant que ce serait le dernier : *another ten thousand, it will be the last call.*

Nous voyions alors ces flots d'argent, mais nous ne savions pas où était le Pactole d'où on les faisait couler. Nous l'apprimes à la session de 1873.

SCANDALE DU PACIFIQUE.

Je ne veux pas raconter l'histoire malheureusement trop connue du Scandale du Pacifique. Je ne rappellerai que quelques faits. M. Huntingdon accuse le gouvernement d'avoir vendu la charte à Sir Hugh Allan, et demande un comité pour prouver son accusation. Sir John s'y oppose, et la majorité ministérielle vote qu'il n'y aura pas de comité, ni d'enquête. Deux jours après, Sir John croit devoir faire semblant d'accorder un comité et une enquête, La même majorité le croit aussi et vote le contraire de ce qu'elle a voté. Un comité est nommé : il est passé une loi pour lui permettre d'assermenter des témoins ; mais Sir John trouve moyen de faire désavouer la loi en Angleterre. Les Chambres, qui sont ajournées au 13 Août se réunissent, mais Sir John fait proroger le Parlement sans donner le temps de discuter. Il nomme alors une commission royale pour faire l'enquête.

Le *Grip* donnait une idée aussi amusante que vraie de cette commission en représentant un tribunal où l'on voyait sur le fauteuil du juge Sir John, à la place de l'avocat de la Couronne Sir John, comme témoin Sir John, sur le banc des accusés toujours Sir John.

C'est alors que M. Huntingdon publia la fameuse correspondance Allan-McMullen. Lord Dufferin força Sir John à convoquer le Parlement au mois d'Octobre, et après une discussion restée mémorable, le gouvernement se voyant pour être battu, résigna sans attendre la défaite. M. MacKenzie fut appelé à former une nouvelle administration, et fit faire de nouvelles élections en janvier 1874, ne voulant pas gouverner avec une chambre élue par les $30,000 de Sir Hugh Allan.

LE PACIFIQUE ET M. MACKENZIE.

A la session de 1874 M. Mackenzie proposa un plan pour la construction du Pacifique. Les conservateurs essaient de s'en servir comme d'un reproche pour nous. " Vous ne pouvez pas, " disent-ils, critiquer l'idée de la construction du Pacifique, car M. " MacKenzie et tous les libéraux en 1874 ont voulu le construire " et ont adopté un plan pour cet objet. "

Ce reproche montre chez ceux qui nous le font ou beaucoup d'ignorance ou une grande malhonnêteté. Comme vous l'avez pu voir par les faits que je vous ai rappelés, le pays était lié à la construction du Pacifique par le traité conclu en 1871 avec la Colombie, traité ratifié par des adresses du Sénat et des Communes et par une ordonnance de Sa Majesté. Quelle que fût l'opinion personnelle de M. Mackenzie et de son parti sur cette entreprise, il leur fallait respecter ce traité conclu au nom du Canada. Tout ce qu'ils pouvaient faire, c'était d'aviser aux moyens de l'accomplir, de construire le Pacifique de la manière la moins onéreuse possible.

Je reviendrai tantôt sur le plan que M. MacKenzie fit adopter par le Parlement. Pour le moment je me contenterai de dire que ce plan ne put être mis à exécution pendant la durée de l'administration libérale, et ne l'a pas été encore. M. MacKenzie procéda à la construction du chemin du Lac Supérieur à Winnipeg, c'est-à-dire, dans la partie dont l'urgence était évidente, en utilisant les lacs et les rivières navigables pour diminuer les frais de l'ouverture d'une voie de communication avec Manitoba.

PLAN DE 1874.

Voici les principaux traits de ce plan de 1874. Vous pourrez le voir au long dans les statuts de 1874, ch. 14. Le chemin, dont la longueur totale est d'environ 2,700 milles, est divisé en quatre sections, qui peuvent être divisées en sous-sections si le gouvernement le juge convenable. La première va du lac Nipissing à la Baie du Tonnerre, la seconde de ce dernier endroit à la Rivière-Rouge, la troisième de la Rivière-Rouge aux Montagnes Rocheuses,

et la dernière va jusqu'à l'Océan Pacifique. Le gouvernement est autorisé à donner à l'entreprise soit une ou plusieurs sections, soit une ou plusieurs sous-sections, et à faire construire un embranchement de Winnipeg à Pembina et un autre du lac Nipissing à la Baie Georgienne sur le lac Huron, puis à donner une subvention de $12,000 par mille à des chemins de fer qui pourraient être construits du lac Nipissing aux lignes déjà existantes de Québec et d'Ontario.

Le gouvernement pouvait ou bien exécuter tous les travaux comme entreprise publique, ce qui a été fait pour l'embranchement de Pembina et pour la section du lac Supérieur à la Rivière-Rouge et commencé pour celui de la Baie Georgienne, ou bien quant à la ligne principale, donner ces travaux à l'entreprise par sections ou sous sections. Tous les contrats devaient être soumis aux Chambres avant d'être obligatoires.

Voilà les travaux autorisés. Quant à leur mode d'exécution, il devait être déterminé par le gouvernement.

Maintenant, quant aux conditions auxquelles le gouvernement pouvait donner des sections ou des sous-sections à l'entreprise, les voici. En même temps que les Communes votaient en 1871 la ratification du traité qui pourvoyait à la construction du Pacifique, elles votaient aussi, sur la proposition de Sir G. E. Cartier, une résolution disant que le chemin serait construit au moyen d'octrois d'argent et de terres et sans augmenter *le taux des taxes*.

M. MacKenzie se fit autoriser à faire des octrois ne dépassant pas, par mille, $10,000 en argent et 20,000 acres de terres, plus à garantir l'intérêt à quatre par cent, pendant 25 ans, sur une somme par mille dont le gouvernement pourrait convenir avec les entrepreneurs et dont le maximum n'était pas fixé.

Les terres devaient être prises sur tout le parcours du chemin, par sections alternatives de 20,000 acres chacune. C'était au gouvernement à les choisir et aucune autre restriction n'était mise à son choix que celle de les choisir de bonne qualité moyenne, en tenant compte de celles de toute la ligne.

Je laisse de côté ce qui concerne la construction des embran-

chements que je vous ai mentionnés, parceque cela est sans intérêt dans le moment, celui de Pembina étant fini, et celui de la Baie Georgienne étant abandonné jusqu'à nouvel ordre.

Comme on le voit, cette loi ne confirmait pas un marché ; elle autorisait le gouvernement à en faire un ou plusieurs, s'il ne croyait pas devoir exécuter lui-même les travaux, et elle fixait seulement le maximum du prix qu'il pourrait payer.

Or, remarquons que ce prix était fixé, non pas pour tout le chemin en bloc, ce qui aurait permis de donner le maximum pour toute la longueur, mais pour chaque section séparément. Par conséquent, pour aucune section, même les plus difficiles, on ne pouvait dépasser ce maximum en prenant sur les autres sections ce qu'elles auraient eu de trop. Ainsi, par exemple, les 215 milles de Kamloops à Port Moody sont estimés à $60,000 du mille, pendant que les 900 milles de Selkirk à Edmonton ne sont estimés qu'à $13,000. On n'aurait pas pu prendre ce qu'il y aurait eu de trop sur ces dernières pour suppléer à ce qui aurait pu manquer sur les autres.

COUT DU PACIFIQUE D'APRES CE PLAN.

Voici alors quel serait aujourd'hui le coût du chemin en argent et en terres d'après ce plan.

Pour les 900 milles des prairies, le Nouveau Syndicat, le Syndicat Canadien, ne demande que $7,333 par mille en argent, plus 10,-000 acres de terres ; et nos adversaires eux-mêmes disent que ce prix est encore trop élevé. On peut donc considérer cela comme le prix que coûteraient ces 900 milles d'après le plan de M. MacKenzie. C'est, en tout, six millions six cent mille piastres en argent et 9 millions d'acres de terres.

Quant aux 1800 milles qui resteraient en y comprenant la section à l'Ouest du lac Supérieur, il aurait sans doute fallu donner le maximum autorisé par la loi de 1874. Cela ferait 36 millions d'acres de terres et 18 millions de piastres en argent. Ajoutons la garantie d'intérêt à 4 par cent pendant 25 ans sur $7,500 par mille sur tous

les 1800 milles. Cet intérêt fait pour chaque mille une annuité de $300, et la valeur actuelle d'une annuité de $300 payable pendant 25 ans, escomptée à 5 par cent, est de $4,256. Cela ferait un total en argent de $14,250 par mille, ou de 22 millions et demie de piastres pour les 1800 milles.

En résumé, voici ce que nous coûterait le chemin en argent et en terres :

En argent :		
Les 900 milles des prairies................	$ 6,600,000	
Les 1800 milles restant....................	25,651,000	
		$ 32,251,000
En terres :		
Les 900 milles des prairies................	$9,000,000	
Les 1800 autres milles........................	36,000,000	$ 45,000,000
		$ 77,251,000

VALEUR DES TERRES EN 1874.

Comme vous le voyez, j'évalue les terres à une piastre de l'acre seulement. Celles qui seraient prises sur le parcours des 900 milles de prairies où le Syndicat de St. Paul doit choisir les siennes valent beaucoup plus que cette somme. On peut les évaluer à plus de deux piastres. Mais celles qu'il aurait fallu prendre sur le parcours des 1800 milles au nord du Lac Supérieur, du Lac Supérieur à Winnipeg et dans les Montagnes Rocheuses, n'auraient certainement pas valu plus de 50 cents ; une grande partie même n'aurait rien valu du tout. On admettra donc, je crois, que lorsque j'évalue toutes ces terres en moyenne à une piastre, j'en fais une évalution plus libérale que si j'estimais à deux piastres celles des prairies seules.

CHEMIN QU'IL S'AGISSAIT ALORS DE CONSTRUIRE.

Voilà exactement ce qu'aurait coûté le chemin. Remarquons aussi qu'il s'agissait alors d'un chemin de première classe, estimé

par M. Fleming à 120 millions de piastres, pendant que le chemin que doit construire le Syndicat est de qualité inférieure, et n'est estimé par le même M. Fleming qu'à 80 millions, c'est-à-dire, seulement aux deux tiers du coût de l'autre.

Un chemin comme celui dont il est question maintenant n'aurait donc pas coûté beaucoup plus de 50 millions de piastres.

De plus, il n'y avait pas de remise de droits sur les matériaux, ni d'exemption de taxes sur le chemin ou les terres, ni de monopole des voies de communication, aucune de ces faveurs, aucun de ces autres priviléges qui rendent le marché avec le Syndicat de St. Paul si odieux et qui en augmentent tant le coût.

Une fois construite, chaque section devenait la propriété de l'entrepreneur, qui devait aussi la tenir en opération. Mais c'était au gouvernement à fixer les tarifs, à déterminer le nombre des trains qui devraient circuler, et à régler toutes les conditions du transport du fret et des passagers.

FACILITÉ DE REPRENDRE LE CHEMIN.

Enfin, le gouvernement pouvait en tout temps racheter le chemin en payant aux entrepreneurs ce qu'il aurait coûté plus 10 par cent moins le subside en argent et le produit de la vente des terres. Ainsi, par exemple, supposons que le chemin eût coûté 80 millions de piastres comme on le prétend aujourd'hui. Cela, plus 10 par cent, aurait fait 88 millions, sur lesquels il y aurait eu à déduire le subside en argent que nous avons vu, savoir : 32 millions, plus le produit de la vente des terres, disons 45 millions. Cela fait 77 millions à déduire des 88 millions, ce qui n'aurait laissé à payer qu'une balance de 11 millions de piastres. Pour cette dernière somme le gouvernement aurait donc pu prendre possession du chemin dès que celui-ci aurait payé plus que ses dépenses.

Comme la faculté que nous venons de voir était réservée pour chaque section séparément, le gouvernement n'aurait pas manqué de reprendre les 900 milles des prairies, car ils sont estimés ne devoir coûter que onze millions sept cent mille piastres ; avec

les dix pour cent cela aurait fait treize millions quatre cent mille piastres à rembourser à l'entrepreneur. Cette somme aurait été bien plus que remboursée par les 6 millions 600 mille piastres en argent et les 9 millions d'acres de terres qu'il aurait eus.

De sorte que, sans débourser un sou, le gouvernement aurait pu s'emparer de la section des prairies dès qu'elle aurait payé plus que ses dépenses. Or cela va arriver avant peu d'années, car il est admis de tout le monde que dès quelle sera en opération elle aura un trafic énorme.

Voilà ce qui était autorisé par la loi de 1874. Sous l'empire de cette loi M. MacKenzie avait donné à l'entreprise, comme ouvrage du gouvernement, environ 600 milles de chemin principal et d'embranchements.

PLAN DE 1879.

C'est dans ces circonstances qu'à la suite des élections de 1878 le gouvernement actuel arriva au pouvoir. A la session de 1879 il annonca un grand plan pour la construction du chemin du Pacifique avec l'aide du gouvernement impérial. Les ministres passèrent en Angleterre. Il paraît s'être engagé entre Sir John et lord Beaconsfield, lesquels ont au moral et au physique plus d'un trait de ressemblauce, une lutte pour savoir lequel des deux blaguerait le mieux l'autre.

Il serait difficile de dire auquel des deux doit être décernée la palme. Lord Beaconsfield réussit à faire croire à Sir John que le gouvernement impérial allait nous aider puissamment à construire le Pacifique. C'était très fort ; mais Sir John, de son côté, vint à bout de convaincre lord Beaconsfield que notre Nord-Ouest avait pour les Américains des attraits si irrésistibles que le Dacota était en frais de se dépeupler à notre profit. Ceci est d'autant plus fort que, précicément dans ce moment-là, grâce, sans doute, aux bienfaits de la protection, nos compatriotes émigraient par milliers et par dizaines de milles aux Etats-Unis.

PLAN DE 1880.

A la première session de 1880, les beaux projets de l'année précédente s'étaient évanouis en fumée. Avec la chute du

gouvernement de lord Beaconsfield, Sir John avait perdu tout espoir d'aide impériale. Il proposa alors de construire le chemin au moyen d'un octroi de 100 millions d'acres de terres. A entendre le Dr Tupper, cela assurait la construction immédiate du chemin.

MARCHÉ AVEC LE SYNDICAT.

Il n'en fut rien cependant, et il fallut recourir à un autre moyen. Sir John et ses collègues partirent de nouveau pour l'Angleterre, non sans avoir dit qu'avant leur départ ils avaient reçu ici même les propositions les plus avantageuses. Rendu là, Sir John montra de nouveau qu'en fait de tours de prestidégitation il l'emportait sur Robert Houdin lui-même. Au moyen d'indiscrétions calculées, il fit courir le bruit qu'il avait formé un Syndicat composé des Rotchilds, des Barings, de Glyn Mills & Co etc., Petit à petit, il fit disparaître l'un après l'autre ces rois de la finance et les remplaça par des princes de la banque. A ceux ci il substitua ensuite des hommes qui peuvent être considérés comme constituant encore la petite aristocratie du monde des affaires. Enfin il remplaca ces dernier par des gens qu'on peut considérer simplement comme de bons bourgeois du commerce.

Mais tout cela avait été arrangé si habilement, que beaucoup de conservateurs croient encore qu'il n'y a que quelques noms de changés, et qu'au fond les hommes du Syndicat sont toujours des espèces de Rotchilds.

Sir John revint disant lui même et faisant annoncer à son de trompe par ses organes qu'enfin il avait conclu un marché *ferme* avec des financiers de premier ordre de toutes les parties du monde, pour construire le Pacifique. Il ajoutait que ces capitalistes étaient si bon princes, qu'ils allaient nous construire le Pacifique pour rien, ou, ce qui était presque la même chose, pour quelques acres de terres, et sans qu'il nous en coutât un sou en argent.

Quand Sir John eût assez dit cela pour en avoir convaincu le public, il crut que le moment était bon pour faire le marché qu'il avait annoncé comme conclu. Car la vérité était que ce

marché, qu'il avait déclaré *ferme*, l'était si peu qu'il fallut trois semaines de discussion à Ottawa pour le consolider et même le conclure.

Ici encore, Sir John, pour préparer l'opinion publique, fit savoir au moyen d'indiscrétions habilement arrangées, qu'il était donné au Syndicat 25 millions de piastres en argent et 25 millions d'acres de terres.

Même parmi les conservateurs on fit bien un peu la grimace quand on entendit parler des 25 millions de piastres ; mais peu à peu on s'y accoutuma, et quand vint la session les députés ministériels avaient déjà en grande partie digéré les 25 millions. Sir John vit qu'il pouvait leur donner le reste de la pilule à avaler, et c'est alors qu'il mit le contrat complet devant les Chambres. Ce marché y excita d'abord une véritable stupeur, et je suis bien sûr que lorsque les députés qui l'ont approuvé par leurs vote le reliront, de retour dans leurs foyers, ils seront obligés de se tâter pour bien s'assurer que ce sont eux-mêmes qui ont voté cela.

ENSEMBLE DE CE MARCHÉ.

Voici l'ensemble de ce fameux marché. Le Syndicat s'engage à construire la section du nord du Lac Supérieur, et celle de Winnipeg à Kamloops en 10 ans, et à tenir tout le chemin en opération. Le chemin doit être fait comme était le *Union Pacific* tel que primitivement construit en 1869.

De son côté, le gouvernement s'engage à terminer les parties commencées par lui, savoir la section du Lac Supérieur à la Rivière-Rouge et la sous-section de Kamloops à Yale, plus à faire la partie qui s'étend de Yale à Port Moody sur l'Océan Pacifique. C'est une longueur totale de 700 à 800 milles dont 215 milles sont la partie la plus difficile du chemin. De plus, il donne au Syndicat la propriété de tout le chemin une fois terminé, plus la propriété de l'embranchement de Pembina long de 83 milles qui a couté un million et demie et paie déjà plus que ses dépenses. Le gouvernement paie, en outre, 25 millions de piastres en argent et donne 25 millions d'acres de terres. Celles-ci sont choisies par le Syndicat

dans la région fertile des prairies seulement, et le gouvernement paiera toutes les réclamations que les sauvages pourraient y avoir Elles seront exemptées de toutes taxes fédérales, provinciales et municipales jusqu'à ce que les lettres patentes en soient accordées au Syndicat, et ensuite pendant 20 ans encore à compter de l'octroi de ces lettres patentes, si elles ne sont pas vendues plus tôt par la compagnie.

Pour la construction du chemin le Syndicat pourra importer en franchise les rails et les attaches ainsi que les fiches, le bois et le métal qui entreront dans la construction des ponts, et cela pour toute la ligne et les embranchements. Le gouvernement devra lui céder au prix coûtant les rails achetés par le Dr Tupper en 1879 pendant qu'ils se vendaient seulement $20 du tonneau.

Voilà les principaux avantages pécuniaires, immédiatement appréciables, accordés au Syndicat. Réduisons en argent les obligations et les droits établis par le contrat que nous sommes à examiner.

VALEUR EN ARGENT DES OBLIGATIONS DU SYNDICAT.

Quant aux obligations, la chose ne soulève aucune difficulté. Tout le chemin doit, d'après les données fournies par le gouvernement lui-même à la session actuelle, coûter 79½ millions de piastres, disons en chiffres ronds 80 millions. Sur cette somme, le gouvernement a déjà fait ou s'engage à faire des travaux pour 28 millions d'après les chiffres donnés par M. Tupper et M. Langevin. Il reste donc des travaux à faire par le Syndicat au montant de 52 millions de piastres.

VALEUR DES TERRES D'APRES LE Dr TUPPER EN 1875.

Que lui donnons-nous pour lui payer ces 52 millions d'ouvrage ? D'abord 25 millions de piastres en argent, plus 25 millions d'acres des plus belles terres du Nord-Ouest.

Que valent ces terres ? Voici ce qu'en disait le Dr Tupper en 1875 à la Chambre des Communes :

« Le comité (il parlait en comité général) voudra bien se « rappeler que lorsque nous occupions les bancs du Trésor

" nous fixions la valeur des terres du Nord-Ouest destinées à la " construction du Pacifique à un minimun de $2.50 par acre. Pour " éviter toute discussion, mettons ces terres à $2, et je puis " affirmer que si la construction du Pacifique ne donne pas cette " valeur aux magnifiques terres du Nord Ouest dont le Premier " Ministre (M. MacKenzie) parle en termes si pompeux, il n'y a " personne en cette Chambre qui osera dire qu'il vaille la peine " de construire le chemin. Lorsque j'évalue ces terres à $2 de l'acre, " je me tiens en dedans plutôt que je ne vais audelà de la limite. "

Lorsque le Dr Tupper estimait ainsi a $2 de l'acre au moins la valeur des terres du Nord-Ouest, il parlait de ces terres telles qu'elles devaient être données par la loi de 1874, c'est-à-dire, sur toute la longueur de la ligne. De plus il n'y avait alors moyen d'arriver au Nord-Ouest que par la route Dawson en voiture ou par Pembina soit en voiture, soit dans de petits bateaux à vapeur moins rapides que des voitures. Il n'y avait pas de communication par chemin de fer avec Winnipeg.

Or depuis ce temps, l'ouverture de l'embranchement de Pembina a permis d'arriver aux terres du Nord-Ouest par voie ferrée ; et la construction des 406 milles du Lac Supérieur a la Rivière-Rouge, construction qui sera terminée l'été prochain, et fournira une autre voie rapide pendant la saison de navigation, tout cela a dû naturellement augmenter la valeur des terres.

Comme je le faisais observer il y a un instant, cette valeur de $2 que le Dr Tupper donnait aux terres, il la donnait aux terres sur tout le parcours du chemin, comme le voulait la loi de 1874. Mais il donnait une valeur beaucoup plus élevée à des terres choisies comme doivent l'être les 25 millions d'acres du Syndicat. M. Holton ayant émis un doute sur l'exactitude de cette évaluation, voici ce que lui répondit M. Tupper.

" Je pourrais en toute sureté mettre la valeur des terres à $5 " de l'acre, si j'avais le choix de ces terres. Toutes les terres " depuis la limite orientale de Manitoba jusqu'à Fort-Pelly valent " $5 tout autant qu'une et rapporteront cette somme. Si la " construction du chemin de fer du Pacifique ne donne pas à " ces terres du Nord-Ouest, dont nous avons 100 millions d'acres

" en magnifiques prairies et en terres couvertes de bois, une valeur " de $2 par acre après la construction du chemin, ces terres ne va- " lent rien du tout. Personne n'oserait dire que nous devons cons- " truire le chemin si les terres ne valent pas cette somme. L'hon. " député de Chateauguy (M. Holton) sait que les terres du " Pacifique du Nord sur tout le parcours de la ligne se vendent " de $4 à $10 de l'acre ; $4 est le prix minimum. "

Voilà la valeur que le Dr Tupper donnait aux terres en 1875 Suivant lui, si elles ne valaient pas $2 nous ne devions pas cons truire le chemin. Or, c'est lui qui a signé le contrat avec le Syndicat pour la construction du chemin ; il faut donc qu'il soit d'opinion que les terres valent $2 de l'acre au moins.

VALEUR DONNÉE AUX TERRES PAR LE GOUVERNEMENT EN 1879 et 1880

Mais je vais vous prouver qu'en 1879, et même en juin dernier encore, le gouvernement actuel estimait ces terres à plus de $2 l'acre. Cela est d'ailleurs tout naturel, si l'on considère que, depuis la date de ce discours en 1875, l'embranchement de Pembina a permis d'arriver à Winnipeg en chemin de fer, et si l'on fait attention que l'on était alors au milieu d'une des plus terribles crises financières des temps modernes, pendant qu'aujourd'hui le marché monétaire du monde entier regorge de capitaux disponibles.

En juillet 1879, le gouvernement adopta sur la vente des terres du Nord-Ouest certains règlements qu'il révoqua en octobre suivant, en face des critiques fondées qu'ils avaient provoquées. Ceux qu'il adopta à la place divisaient les terres en cinq lisières en partant du chemin de fer, et en fixaient le prix à un taux d'autant plus bas que ces terres se trouvaient plus éloignées du chemin.

Le prix des terres données au Syndicat, en le déterminant d'après le tarif adopté par ces règlements, est de $4.04 de l'acre. Et le gouvernement le trouvait si peu exagéré, l'été dernier encore, que vers le temps où les ministres allaient partir pour négocier le fameux marché, ils faisaient distribuer par milliers d'exemplaires aux Canadiens Français venus ici pour la Saint-Jean-Baptiste une brochure élevant aux nues ces règlements, brochure écrite par M Tassé, rédacteur-en-chef de la *Minerve*.

Vous voyez donc qu'en mettant la valeur des terres à $2 de l'acre on reste bien au-dessous de l'évaluation donnée par le gouvernement lui-même. Et lorsqu'on voit M. Tupper, M. Langevin, et après eux tous les orateurs et toute la presse ministérielle dire que les terres ne valent qu'une piastre, on droit de leur demander à quel moment ils ont dit la vérité, si c'est quand ils ont dit $5 en 1875, $4.04 en 1879 et 1880, ou quand ils ont dit $1 pendant la session actuelle. En attendant leur réponse, on peut donc, sans crainte d'être taxé par eux d'injustice, calculer les terres à $2 au moins. On est d'autant plus sûr que le Syndicat obtiendra au moins ce prix de ses terres que le prix moyen auquel les compagnies américaines de chemins de fer ont vendu les leurs, a été jusqu'ici de $6.54 de l'acre, et cette somme serait plus élevée sans certaines terres dans le Kansas et le Sud qui étant de mauvaise qualité se sont vendues à très bas prix. L'an dernier la compagnie de la Baie d'Hudson a vendu ses terres à Manitoba $5.13 l'acre en moyenne.

Voici alors en argent le résultat du marché en ce qui concerne les terres : 25 millions d'acres à $2, cela fait 50 millions de piatres

RÉPONSE A UNE OBJECTION QUANT AUX TERRES

Mais, disent les partisans du Syndicat, si les terres données valent $2 celles gardées valent $2 aussi.

C'est parfaitement vrai ; mais que veut-on conclure de cette remarque ? Est-ce que les unes comme les autres ne nous appartiennent pas ? Un cultivateur ayant $2,500 à payer donne en paiement une terre de $5.000. Au reproche d'avoir donné toute la terre au lieu de la moité, s'il répondait que l'autre terre qui lui reste vaut $5.000 aussi, vous ririez de cette réponse. Mais cher ami lui diriez-vous ; vous aviez deux terres de $5,000, c'est-à-dire, une valeur de $10.000. Si vous eussiez fait un meilleur marche, il vous en resterait une et demie, c'est-à dire une valeur de $7,500 ; il ne vous reste plus qu'une terre de $5,000 ; vous avez donc donné $2,500 de trop.

Maintenan que vaut l'exemption des droits de douane sur les

rails, le matériel des ponts, etc. Il est impossible de donner des chiffres parfaitement justes, parcequ'on ne peut dire d'avance exactement ce qu'il faudra importer.

En mettant le coût des rails d'acier et éclisses qu'il faudra pour les 2000 milles que doit construire le Syndicat à $30 du tonneau seulement, et à raison de 90 tonneaux par mille, cela fait une somme de $5,400,000 comme prix d'achat. Les droits seront de 10% à compter de janvier prochain, c'est-à-dire, avant que le Syndicat n'ait besoin de rails. C'est donc 10% sur cette somme que le gouvernement donne, c'est-à-dire $540,300.

Quant au fer des ponts, il devra coûter au moins 2 millons de piastres, sur lesquelles le droit dont il est fait remise au Syndicat est de $350,000.

La remise des droits de douane vaut donc au moins $861,000, et l'on pourrait dire un million sans se tromper beaucoup.

Quant à l'exemption de taxes sur le chemin, c'est encore un item difficile à déterminer. On ne peut y arriver qu'approximativement et par comparaison. Le *Union Pacific Railway*, plus court de plusieurs cents milles que ne sera notre Chemin du Pacifique, paie $270,000 par année de taxes, ce qui représente à 5% un capital de $5,400,000.

La valeur de l'exemption de taxes sur les terres pendant 20 ans à compter de leur cession définitive à la compagnie, si elles ne sont pas vendues plus tôt, peut être évaluée à plus d'un million de piastres. En effet, supposant que les taxes dont les terres seront exemptées ne devraient se montrer qu'à $100,000 par année pour une aussi immense étendue de pays, cette annuité payable pendant 20 ans, vaut aujourd'hui escomptée à 5% $1,246,000.

En résumé, voici la valeur en argent du marché avec le Syndicat de St-Paul :

Le gouvernement donne

En argent.......	$25,000,000
En terres.........................	50,000,000
En remises de droits.........	1,000,000
En exemptions de taxes.......	7,600,000
	$83,600,000
Le Syndicat va avoir à payer.................	52,000,000
Profits du Syndicat..............................	$31,600,000

Voilà ce que gagne le Syndicat sur la construction du chemin, près de trente deux millions de piastres. Et ce chemin, sur la construction duquel il aura gagné 32 millions, on lui en donne la propriété pour toujours, sans même réserver au gouvernement le droit de le racheter en remboursant ce qu'il aura coûté au Syndicat, plus 10% et déduction faite des 25 millions et du produit des terres, comme cela aurait eu lieu sous l'empire de la loi de 1874.

RAISONS DONNEÉS POUR JUSTIFIER CET ENORME PROFIT.

Pour justifier cet énorme profit, les partisans du gouvernement disent : mais vous oubliez que le Syndicat risque d'abord d'avoir à payer pour les travaux plus que les 52 millions estimés par le gouvernement, et ensuite de perdre beaucoup sur l'exploitation du chemin qu'il sera obligé de tenir en opération.

Ces deux objections ne résistent pas à un instant d'examen, et l'une d'elles, si elle est fondée, constitue pour le parti conservateur l'admission d'une faute des plus graves.

Lorsqu'il fut question pour la première fois de la construction du Pacifique, en 1872, le parti libéral prétendait que c'était une entreprise ruineuse qui, après avoir absorbé plus de 100 millions pour son exécution, ne paierait même pas ses dépenses pendant bien des années.

Les conservateurs niaient cela carrément et soutenaient

que la construction du Pacifique serait une magnifique affaire, et que ce chemin, non seulement paierait ses dépenses mais en peu d'années donnerait de beaux profits. Un écrivain conservateur, M. Tassé, publiait même en 1872 une brochure pour établir cela. Comment les conservateurs peuvent-ils aujourd'hui, sans avouer qu'ils se sont alors lourdement trompés ou qu'ils ont honteusement trompé le public, donner comme justification des avantages énormes qu'ils accordent au Syndicat le risque de prétendues pertes sur l'exploitation du chemin.

Ceci constitue pour nos adversaires un argument *ad hominem* qu'ils sont incapables de réfuter. Mais je vais répondre à l'objection sans tenir compte de leurs déclarations antérieures

D'abord, il est à remarquer que le marché avec le Syndicat de St. Paul ne dit pas comme la loi de 1874, que le chemin devra être exploité à la satisfaction du gouvernement. Il dit seulement qu'il devra être entretenu et exploité *d'une manière efficace.* Si donc la compagnie juge à propos de n'y faire circuler que deux trains par semaine le gouvernement ne pourra la forcer à y en mettre davantage. Car il n'est pas pourvu à la manière de faire juger les différends qui pourront s'élever entre la compagnie et le gouvernement au sujet de l'efficacité de l'exploitation.

D'ailleurs, supposons que le gouvernement obtînt d'un tribunal quelconque un jugement ordonnant à la compagnie de faire circuler un certain nombre de trains, comment pourrait-il faire exécuter ce jugement ? Remarquons que les membres du Syndicat ne se rendent pas personnellement responsables. Ils vont être constitués en compagnie, et chacun ne sera responsable que du montant de ses actions. La compagnie n'offrira d'autre garantie que le million qu'elle doit déposer entre les mains du gouvernement. Celui-ci ne pourra saisir les terres ; elles auront été vendues. Il pourra saisir le chemin, mais pour que celui-ci offre quelque garantie, il faudra qu'il donne des profits. Or, s'il en donne, on est sûr qu'il sera exploité d'une manière efficace

En un mot, ou le chemin paiera et le Syndicat n'a pas besoin alors d'être indemnisé des frais d'exploitation au moyen

d'avantages accordés pour sa construction ; ou il ne paiera pas, et il est inutile de donner ces avantages, car le gouvernement ne pourra forcer la Compagnie à l'exploiter.

Quant aux prétendus risques que va courir le Syndicat dans la construction, le seul qu'il puisse courir c'est de perdre le million qui va être déposé entre les mains du gouvernement. Car la Compagnie n'aura pas à débourser un son de son propre argent

Sur les 52 millions qu'elle va avoir à payer le gouvernement lui en fournit 25 en argent. Il ne lui reste donc que 27 millions à trouver. Or elle est autorisée à émettre 25 millions de piastres d'obligations sur hypothèque du chemin et des terres. Sur l'hypothèque des 25 millions d'acres de terres seulement, elle pourra facilement négocier ces 25 millions de piastres d'obligations.

Quant aux deux autres millions à trouver, rien ne sera plus facile à la Compagnie que de les obtenir en hypothéquant soit la section des prairies, soit même peut-être simplement l'embranchement de Pembina qui donne déjà de beaux profits sur le million et demie qu'il a coûté, et dont les recettes vont nécessairement augmenter dans des proportions énormes quand la section des prairies sera terminée.

Ce profit de 32 millions sur le prix total de l'entreprise comparé au coût de son exécution n'est donc pas justifié par les risques dont on parle.

COMPARAISON AVEC LE COUT DU CHEMIN SOUS LA LOI DE 1874.

Si l'on veut comparer ce prix avec ce qu'aurait coûté le chemin sous la loi de 1874, voici à quel résultat on arrivera.

Loi de1874..50 millions

Marché avec le syndicat :

En argent..........................25 millions

En terres..........................50 millions

En ouvrages.......................28 millions

En priviléges..............................8 millions

Total..111 millions

Excédant.......................................61 millions

RÉPARTITION DÉFECTUEUSE DU PRIX.

Le prix total que nous payons est donc beaucoup trop élevé Mais si nous examinons la manière dont il est réparti, nous allons voir que le marché est bien plus mauvais encore.

Dans tous les contrats de ce genre, l'usage invariable est de payer des acomptes qui sont en proportion de la valeur de l'ouvrage fait comparé au total à faire, et de retenir 10 ou 15 °/o sur la somme qui serait ainsi exigible. C'est le seul moyen propre à assurer l'exécution complète de l'entreprise.

Dans le cas actuel, les travaux à faire sont estimés à 52 millions de piastres, et le gouvernement donne 25 millions de piastres en argent et 25 millions d'acres de terres. Cela fait en chiffres ronds un demi million en argent et un demi million d'acres de terres pour chaque million de piastres d'ouvrage fait.

Voici comment le prix aurait dû être réparti sur les 900 milles des prairies. Le coût en est estimé à $11.700,000 comme nous l'avons vu. C'est un peu plus du cinquième du total de 52 millions de piastres. On ne devrait donc donner au Syndicat pour cette partie qu'un cinquième du prix, c-à-d, cinq millions de piastres et cinq millions d'acres de terres. Je laisse de côté les fractions qui ne changeraient rien à mon raisonnement et compliqueraient inutilement la chose.

Au lieu de cela, d'après le contrat, lorsque la compagnie aura fini ces 900 milles, qui ne constituent qu'un cinquième du chemin,elle aura droit de toucher sans aucune retenue,9 millions de piastres en argent et 6 millions d'acres de terres, c-à-d, plus du cinquième de toutes les terres et plus du tiers du prix en argent !

On a donc mis sur cette section une grande partie de ce qui est destiné à payer pour la construction des autres.

Supposé que cette partie terminée le Syndicat ne veuille pas continuer les autres, le gouvernement pourrait-il refuser de lui donner les 9 millions de piastres et les six millions d'acres de terres ? Non, car la Compagnie a droit d'être payée après chaque 20 milles complétés, et par conséquent, après 900 milles, et cela, sans aucune retenue pour assurer le parachèvement de l'entreprise.

Un détail vous montrera à quel point les droits du pays ont été sacrifiés dans ce contrat, et justifiera ce que disait Sir Richard Cartwright, savoir, que les ministres qui ont fait ce marché étaient *mad or bought or sold*, c'est-à-d, ou fous, ou achetés ou vendus.

Les 100 premiers milles à l'ouest de la Rivière-Rouge sont aux trois quarts terminés ; ils ont été donnés à l'entreprise pour $6,000 du mille. Avec les rails et les accessoires, ils ne coûteront guère plus de $9000 du mille en tout et partout. Or le gouvernement s'engage a payer pour ces 100 milles comme pour les 800 autres milles des prairies, c-à-d, à raison de $10,000 en argent et douze mille cinq cents acres de terres par mille. De son côté le Syndicat s'engage à rembourser au gouvernement ce qu'il y a dépensé.

Comme nons l'avons vu, il y en a un peu plus des trois quarts de faits, disons 75 milles seulement. Ce sera plus avantageux pour le gouvernement, mais ce chiffre rond sera plus commode pour me faire comprendre. Voici le joli résultat auquel le marché va nous conduire. Le Syndicat dira au gouvernement : les 75 milles vous coûtent $675,000. Je vous dois cette somme. Mais, de votre côté, vous me devez " $10,000 par " mille en argent, c-à-d, $750,000 pour les 75 milles, plus " 12,500 acres de terres par mille, c-à-d, un total de 937,500 acres. " Gardez vos $675,000 et donnez-moi la balance en argent qui " me revient de 75,000 piastres, plus la patente des 937,500 acres de terres."

Et le gouvernement aura beau se récrier, il lui faudra en

passer par là, car c'est dit clairement dans le contrat. Cela revient à dire que sur ces 75 milles, sans avoir remué une pelletée de terre, et seulement en touchant la plume pour signer le contrat, le Syndicat va avoir gagné $75,000 en argent et 937,500 acres de terres valant $1,875,000. Voici un trait de plume qui nous fait perdre et fait gagner au Syndicat prèsde deux millions de piastres sur un seul item.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas gardé ces 100 milles et sauvé le million ? Ce n'est pas parce qu'il voulait se débarasser complètement de la construction du Pacifique, puisqu'il doit terminer la section du Lac Supérieur à Selkirk et construire les 215 milles de Kamloops à Port-Moody. Pourquoi garde t-il les parties les plus difficiles pendant qu'il remet la plus facile au Syndicat ?

Au point de vue du prix donc, et de sa répartition, le marché est tout simplement désastreux.

Mais il est plus mauvais encore à d'autres points de vue. Si nous ne perdions que des millions, nous saurions de suite à quoi nous en tenir ; nous pourrions immédiatement calculer la taxe que cela représente pour chaque habitant du pays.

Malheureusement, le marché va amener, sur un territoire presqu'aussi grand que l'Europe, un état de choses dont les conséquences sont presqu'impossibles à prévoir. Il crée une puissance qui pourra faire et défaire les gouvernements ; il établit un système pire que celui de la féodalité dont nous nous sommes débarrassés après un quart de siècle de luttes et au prix de plusieurs millions de piastres, pour la petite étendue de la province qui était concédée en seigneuries,un système plus mauvais,plus sûr de produire des troubles, lorsque le Nord-Ouest sera établi, que celui sous lequel gémit l'Irlande, qui la ruine et l'écrase depuis des siècles ; il constitue un monopole qui équivaut pour le Syndicat au pouvoir de taxer le Nord-Ouest et de lui imposer toutes les contributions qu'il voudra.

LE MARCHÉ CRÉE UNE CORPORATION QUI CONTROLERA LE GOUVERNEMENT.

Le marché dont il s'agit crée une corporation qui va se

trouver posséder un chemin dont la construction aura coutée 80 millions de piastres, laquelle pourra, non-seulement construire dans le Nord-ouest tous les embranchements qu'elle voudra, mais acheter ou louer d'autres chemins dans Ontario et Québec, et même en construire pour aller rejoindre l'Atlantique.

Si l'on veut savoir l'influence que peut exercer une telle corporation, on n'a qu'à jeter un coup d'œil sur ce qui s'est passé aux Etats-Unis lors de la construction du chemin du Pacifique, on n'a qu'à se rappeler l'histoire de ce *Crédit Mobilier*, au moyen duquel on réussit à acheter une partie du Congrès et à lui faire voter des millions pour le seul bénéfice de quelques spéculateurs

Qu'on ne dise pas que nous sommes à l'abri de ce danger. Un pays où s'est commis le Scandale du Pacifique, où l'on a eu la Brigade Allan, et surtout un pays qui ayant vu tout cela et sachant à qui il avait affaire a porté de nouveau au pouvoir les acteurs et les comparses de ce grand drame de corruption politique, un tel pays ne peut sans imiter le Pharisien de l'Evangile, se dire qu'il ne court pas de danger de voir un nouveau Crédit Mobilier, que sa vertu politique est trop rigide pour qu'il y soit exposé.

Sous le régime féodal, le seigneur était propriétaire du sol mais seulement d'une manière restreinte, et à charge de le concèder à un taux limité.

Le Syndicat va être plein propriétaire d'un territoire plus de cinq fois plus considérable que toute la partie de notre province où il y avait des défrichements en 1871. Cette immense étendue de terres, il sera libre de ne pas la vendre s'il le juge à propos ; il pourra y mettre seulement des fermiers avec des baux lui permettant de les expulser ou d'augmenter leur loyer quand et comme il le voudra. C'est-à-dire, qu'il pourra établir le système qui tient l'Irlande dans la dégradation et l'anarchie, et cela sur un territoire plus grand d'un cinquième qne toute l'Irlande, laquelle ne contient que 21 millions d'acres de terres.

Qu'on ne dise pas qu'il sera obligé de vendre pour ne pas

payer de taxes. D'abord il n'en aura pas à payer pendant 20 ans, puis il pourra les mettre à la charge de ses fermiers.

Le marché va donc permettre au Syndicat de créer dans l'Ouest des seigneuries comme en créèrent ici la Compagnie des Cent Associés et la Compagnie des Indes Occidentales, mais sans aucune des restrictions qui furent alors mises aux droits des seigneurs.

LE SYNDICAT VA AVOIR LE MONOPOLE DES VOIES DE COMMUNICATION.

Le Syndicat va avoir pendant 20 ans, et virtuellement pour toujours, le monopole des voies de communications par chemin de fer avec le Nord-Ouest.

Je dis pour toujours, car bien que le contrat ne parle que de 20 ans, il est bien évident que le Syndicat sera à l'expiration de ce laps de temps, devenu si puissant, qu'il pourra écraser toute ligne rivale qui voudrait s'établir pour lui faire concurrence.

Aujourd'hui les seules voies ferrées par lesquelles on puisse arriver au Nord-Ouest ou en sortir sont le chemin de fer de la Baie du Tonnerre à Selkirk et Winnipeg, et l'embranchement de Pembina. Or le contrat donne ces deux chemins au Syndicat de St Paul. De plus il comporte que pendant 20 ans le Parlement ne pourra autoriser la construction d'aucun chemin de fer au sud du Pacifique, à moins que ce chemin de fer n'aille vers l'Ouest et ne soit pour alimenter la voie du Syndicat. Et de crainte qu'une partie du Nord-Ouest ne pût trouver une sortie par des chemins qui seraient construits aux Etats-Unis, on promet à à la compagnie de ne laisser construire aucun chemin de fer, même allant vers l'ouest qui irait jusqu'au moins de 15 milles de la frontière.

On se propose d'exercer un monopole si écrasant, qu'on a craint de voir les habitants du Nord-Ouest essayer de s'y soustraire même en allant faire un long détour vers l'ouest par Canada sauf à revenir à l'est par un chemin américain.

Cette crainte du Syndicat n'était pas chimérique, car on voit en ce moment des cultivateurs de l'Ouest des Etats-Unis soumis à de semblables monopoles, faire faire jusqu'à 70 milles à pieds à leurs animaux pour s'y soustraire et trouver des tarifs moins ruineux.

Les cultivateurs de notre Nord-Ouest auraient pu être tentés de faire 70 à 80 milles de chemin de fer vers l'ouest et autant vers l'est pour échapper au monopole du Syndicat, ne pas se faire trop écorcher par lui. Le Syndicat, avec une habilité et une prévoyance qu'on ne saurait trop admirer si l'on est obligé de regretter de nous en voir les victimes, avec une sagacité à laquelle rien n'a échappé, le Syndicat a deviné la pensée future des cultivateurs du Nord-Ouest. Sachant qu'ils pourraient lui échapper par cette issue, il s'est hâté de la fermer, et nos ministres et la majorité ministérielle y ont mis une solide barrière qu'ils ont fermée à double tour avec une majorité de 86

Maintenant, lorsque les millions d'habitants qui, avant peu d'années occuperont les magnifiques terres à blé de la région des prairies et les terres à paturages du versant oriental des Montagnes Rocheuses, voudront envoyer vers l'est leur blé et leur bétail, il faudra, ou qu'ils les conduisent à pied ou en voiture jusqu'à la ligne américaine la plus proche, ou bien qu'ils 'adressent au Syndicat pour les faire transporter.

J'allais oublier une autre issue qui leur reste ouverte, que le Syndicat a oubliée, mais que le génie profond d'un de nos ministres a découverte. Le ministre qui a eu ce trait de génie, et à qui, comme cela est arrivé pour Homère, plusieurs villes se disputeront l'honneur d'avoir donné naissance, lorsque les habitants du Nord-Ouest, ruinés par le monopole du Syndicat verront qu'il leur a trouvé un moyen d'y échapper, ce ministre, messieurs, c'est Québec qui l'a produit, c'est M. Langevin.

Maintenant voulez vous savoir quel est ce moyen extraordinaire qu'il a trouvé aux habitants du Nord-Ouest pour échapper au monopole du Syndicat ? C'est de

construire un chemin de fer de 100 lieues, je crois, du Lac Winnipeg à la Baie d'Hudson en suivant le cours de la Rivière Nelson. La Baie d'Hudson n'est accessible aux navires qu'environ deux mois par année ; mais n'importe, pendant ces deux mois les habitants du Nord-Ouest pourront échapper au monopole du Syndicat.

D'ailleurs, on le sait, il suffit souvent d'une découverte dûe au génie d'un grand homme pour faire faire d'autres découvertes à d'autres d'un talent moins transcendant. La découverte d'une petite île des Antilles par ChristopheColomb entraina ladécouverte de tout le continent d'Amérique La découverte par M. Langevin du passage par le lac Winnipeg, la Rivière Nelson et la Baie d'Hudson a fait penser à d'autres issues que le Syndicat a oublié de fermer pour assurer son monopole. Lorsqu'il présurera trop les habitants du Nord-Ouest, ils pourront exporter leur grain et leur bétail par la rivière Mackenzie et l'Océan Glacial Arctique. Ils pourront même, au besoin, passer aux Etats-Unis au moyen d'un mode de locomotion qui, dans l'opinion de certaines personnes a beaucoup d'avenir—mais le présent lui manque encore—car le marché avec le Syndicat ne pourra empêcher d'aller rejoindre les chemins de fer américains en ballon.

EFFETS DU MONOPOLE

A moins d'échapper au monopole du Syndicat par un des moyens que nous venons de voir, les habitants du Nord-Ouest seront obligés de le subir. Si l'on veut avoir une idée de ce qu'il sera, qu'on examine l'usage que font d'un monopole du même genre mais beaucoup moins grand les propriétaires du Chemin de Fer St Paul, Minnéapolis et Manitoba, lesquels composent presque tout le Syndicat favorisé du gouvernement. Le prix raisonnable pour le transport du blé est par minot de une cent et tiers pour chaque 100 milles parcourus.. Au lieu de cela ils font payer plus de 5 cents et tiers. C'est une surcharge de plus de 4 cents par minot pour chaque 100 milles, ou si l'on veut une taxe de ce montant que la compagnie St Paul, Minneapolis et Manitoba impose sur

tous ceux qui sont obligés de transporter leur blé par sa ligne. Des surcharges ou taxes du même genre sont mises sur tous les autres produits que transporte le chemin. Comme les terres du Nord-Ouest produisent jusqu'à 25 minots de blé par acre, la surcharge équivaut à une taxe de $1 par acre pour chaque 100 milles de chemin à parcourir. Pour les 1300 milles qui séparent le pied des Montagnes Rocheuses soit du lac Supérieur soit de St Paul, où cessent le monopole et la taxe, cela ferait une taxe de $13 par acre de terre à blé.

Je ne donne cet exemple que pour montrer l'effet du monopole. Car j'ai à peine besoin de vous dire que, plutôt que de payer une pareille taxe, le cultivateur renoncerait à l'idée d'exporter du blé et n'en cultiverait que pour ses besoins personnels. Mais le Syndicat se gardera bien de tuer ainsi la poule aux œufs d'or ; il se contentera de la plumer et de la faire pondre juste assez pour qu'elle n'en meurt pas. En d'autres termes, il fera payer partout autant qu'il pourra le faire sans arrêter l'exportation du grain et du bétail, c'est-à-dire, moins par 100 milles à ceux qui seront à 2 ou 3 cents lieues qu'à ceux qui ne seront qu'à 50 ou 100 lieues. Ils ne fera pas comme ces maladroits empereurs du Bas-Empire qui jouissant, eux aussi, de ce pouvoir illimité de taxer la propriété foncière, la taxaient si bien que ses habitants l'abandonnaient ou n'y étaient retenus que par l'appat de récompenses ou de priviléges.

Ce ne sont pas seulement les habitants du Nord Ouest qui ressentiront les effets de cette taxe ; elle se fera sentir de tous ceux qui sont obligés d'acheter du blé, de la farine ou du pain, c'est-à-dire de la plus grande partie des cultivateurs et des ouvriers de la province de Québec. Car il est admis que nos prairies de l'Ouest sont le futur grenier du monde en général, mais surtout de l'Amérique. Or est-il besoin d'expliquer que plus elles pourront mettre leurs blés à bas prix sur nos marchés, plus les habitants de nos villes et de nos campagnes pourront se procurer aisément du pain.

Je pourrais vous signaler encore bien d'autres conséquences du monopole accordé au Syndicat de St Paul, mais je suis

obligé de me limiter, et il me reste encore quelques points impor-tants à traiter. Mais il y a un point dans le contrat qui touche surtout la province de Québec. Nous comptons sur la vente ou la location du chemin du Chemin du Nord pour améliorer notre position financière et éviter la taxe directe. Or d'après la clause 25 de sa charte le Syndicat de St-Paul pourra acheter ou louer le *Canada Central* et construire, acheter ou louer un chemin d'Ottawa à la mer.

DANGER POUR LA PROVINCE DE QUEBEC

Ceci vise directement notre chemin provincial. Le Syndicat pourra le louer ou l'acheter. Mais il va pouvoir nous en donner seulement ce qu'il voudra. Car si nous en demandons un prix élevé, il nous dira : je vais en construire un autre, sachant bien que cet autre ruinerait celui de la Province en lui enlevant le trafic de l'Ouest. Qui voudrait ensuite acheter ou louer notre chemin de fer autrement que pour le trafic local. Le prix de vente ou de location tomberait donc inévitablement. Par conséquent, le Syndicat pourra nous dire : je vous offre 5 millions pour votre chemin, et si vous ne voulez pas me le donner pour ce prix, je vais en construire un autre. La seule possibilité qu'il puisse en construire un suffira pour faire tomber la valeur de notre chemin de plus de moitié.

Le danger que je signale et que la *Minerve* a déjà signalé— ce qui n'a pas empêché son rédacteur-en-chef de voter pour le contrat tel qu'il est—ce danger n'est pas imaginaire. En ce moment même il est question de former une compagnie qui achèterait ou louerait le *South Eastern* jusqu'à Ste. Marie de Monnoir, construirait 60 milles de chemin pour aller rejoindre à Sherbrooke l'*International* de l'Hon. J. H. Pope, achèterait ce dernier chemin, le réunirait par la construction d'un tronçon de 76 milles au *European and North American* à Bangor dans le Maine, et achèterait ce dernier, ce qui lui permettrait d'atteindre l'Atlantique à St. Jean Nouveau-Brunswick. Cette compagnie aurait ainsi un chemin direct de Montréal à la mer long seulement de 370 milles, c'est-à-dire de 390 milles de moins que par Québec et l'Intercolonial.

Du coup on ruinerait, quant au commerce de l'Ouest, la partie du Chemin de fer du Nord entre Québec et Montréal et tout l'Intercolonial. Pour voir passer ce commerce il nous faudrait alors aller à Sherbrooke.

Je crois vous avoir démontré que nons payons beaucoup trop cher pour faire construire le Chemin du Pacifique, et que nous accordons au Syndicat de St. Paul des priviièges qui, dans un avenir plus ou moins éloigné, nous susciteront des embarras politiques pour ne pas parler des embarras financièrs, dont nous ne sortirons que par des commotions sinon par la guerre civile, ou au prix d'immenses sacrifices pécuniaires. Les millions d'émigrants qui se seront transportés dans le Nord-Ouest pour échapper aux abus séculaires dont ils souffraient en Europe, seront peu disposés à voir les mêmes abus et le même système introduits en Amérique. Ils auront eu a souffrir de la concentration de tout le sol entre les mains de quelques grands propriétaires ; ils ne consentiront pas à souffrir le même état de choses sur le sol vierge du Nord-Ouest. Il nous faudra donc, pour éviter des troubles, exproprier à grands frais le Syndicat de St. Paul.

SOMMES-NOUL OBLIGES DE CONSTRUIRE LE PACIFIQU SANS DELAI.

Mais, disent les conservateurs—ou plutôt disaient les conservateurs au commencement de la session—que voulez-vous, il fallait bien construire le Chemin du Pacifique et il est impossible de le construire à des conditions plus avantageuses.

Voilà deux assertions qui ne sont pas susceptibles d'être prouvées et dont le contraire peut être aisément établi.

Nous ne somme pas obligés de construire immédiatement le Chemin du Pacifique.

Il est bien vrai, comme nous l'avons vu, qu'en vertu du traité conclu avec la Colombie en 1871 nous sommes obligés de construire ce chemin. Mais la preuve qu'on ne prend pas ce traité à la lettre, c'est que même d'après le marché conclu avec le Syndicat le chemin ne doit être terminé qu'en 1891, c'est-à-dire huit ans plus tard que ne le conporte le traité de 1871.

On a raison aussi de ne pas prendre ce traité a la lettre. Il a été conclu par le gouvernement sans aucune autorisation législative. Il ne pouvait donc valoir que par la sanction des Chambres. Elle l'ont ratifié, sans doute, par les adresses qu'elles ont votées à Sa Majesté. Mais, en même temps que les résolutions sur lesquelles a été basée son adresse la Chambre des Communes on s'en rappelle, en a adopté une autre disant que le chemin devai être construit au moyen de subventions en argent et en terres, mais sans augmenter le taux de taxation existant en 1871.

C'est ainsi que la chose a toujours été entendue. On a dit qu en 1874 M. Mackenzie avait augmenté dans ce but le tarif, et l'avait admis dans une dépêche au ministre des colonies. Il est vrai que M. Mackenzie a augmenté le tarif alors existant, mais cette augmentation n'avait pas pour objet de miettre les taxes à un taux plus élevé par tête de la population que celui qni existait en 1871.

Du reste nos adversaires viendraient de mauvaises grâce soutenir que nous sommes tenus d'exécuter à la lettre le traité de 1871, alors que leur chef, Sir John A. MacDonald, a solennellement déclaré le contraire à la Chambre des Communes. Voici comment il s'exprimait à la session de 1876 en, discutant une résolution proposée par M. de Cosmos à l'effet que nous étions tenus strictement de construire le chemin en 10 ans à partir de 1871 :

" Il ne s'agit pas là d'un simple arrangement pour faire
" entrer dans le Canada la Colombie Britannique. C'est une
" société formée entre la Puissance et la Colombie Britannique,
" société par laquelle elles sont devenues un même pays. La
" Colombie Britannique est liée envers le reste de la Puissance à
" la construction du Pacifique tout autant que le reste du
" Canada est lié envers la Colombie Britannique. Ce n'est pas
" seulement pour l'avantage de la Colombie Britannique
" mais pour l'avantage général du pays que cette construc-
" tion doit se faire. S'il en eût été autrement, jamais un tel
" arrangement n'aurait pu avoir lieu. Les deux parties voyaient
" là une affaire de convenance politique pour les deux colonies.
" Le marché a été fait dans un esprit de parfaite égalité. Le

“ chemin devait être construit, non pas pour dépenser de l'argent “ dans la Colombie Britannique, mais dans le but de rendre “ sérieuse une union qui sans cela n'aurait existé que sur le “ papier. C'est pour cela qu'il fut convenu que le chemin serait “ construit, non seulement dans la Colombie Britannique mais “ aussi dans d'autres parties du Canada.

Voilà pour la prétendue obligation envers la Colombie de construire le chemin sans retard.

LE GOUVERNEMENT AURAIT DU DEMANDER DES SOUMISSIONS

Mais même si le chemin devait être construit sans délai, on ne peut plus dire aujourd'hui qu'il n'y a pas moyen de le construire à des conditions plus avantageuses. On n'a même jamais pu le dire, car on n'a jamais demandé de soumissions, on n'a jamais averti le public qu'on recevrait des offres de tous ceux qui voudraient en faire de sérieuses. Car on prétendra pas qu'il y avait une invitation au public dans ce discours par lequel Sir John annonçait qu'il s'en allait à Londres où on lui faisait des propositions plus avantageuses que celles qu'il avait reçues ici. On devait tout naturellement supposer qu'il s'agissait de propositions conformes à la loi de 1874, la seule en vertu de laquelle le gouvernement pût conclure un marchée. Qui aurait pu supposer que le gouvernement était prêt à discuter des propositions aussi extraordinaires, aussi incroyables, que celles qu'il a acceptées de la part du Syndicat de St. Paul ?

Il est probable, d'ailleurs, que le gouvernement a reçu des propositions bien plus avantageuses que le marché qu'il veut faire ratifier. Autrement comment pourrait-on comprendre que, contrairement à tous les précédents parlementaires, il ait refusé de communiquer aux Chambres, comme le demandait M. Mackenzie, toutes les autres propositions qu'il avait reçues pour la construction du chemin ?

NOUVEAU SYNDICAT.

Cette probabilité se change en certitude quand on voit ce que vient de proposer le nouveau Syndicat, le Syndicat Canadien Dès qu'on a su quelles concessious le gouvernement était prêt à faire, jusqu'où il pouvoit aller, quelques uns des premiers capitalistes de notre pays se sont mis à l'œuvre, et, en quelques jours ils ont formé uu Syndicat bien plus puissant que celui de St. Paul, un Syndicat composé de la plus forte combinaison financière qu'ont ait vue parmi nous.

COMPARAISON AVEC LE SYNDICAT DE ST. PAUL.

Ce Syndicat Canadien offre de construire le Chemin du Pacifique pour 22 millions de piastres et 22 millions d'acres de terres seulement. C'est une somme de trois millions en argent et de six millions en terres de moins que ce que le gouvernement veut donner au Syndicat de St. Paul. De plus le nouveau Syndicat ne demande ni remises de drots, ni exemptions de taxes, remises et exemptions qui peuvent se chiffrer par plus de 7 millions de piastres.

Quant à la répartion du prix, il propose de la faire d'une manière bien plus équitable. Ainsi il ne demande que $7.733 par mille pour les 900 milles des prairies, au lieu des $10,000 du Syndicat de St Paul.

Au point de vue des conditions précuniaires seulement l'offre du Syndicat Canadien est donc de 16 millions de piastres plus avantageuse que le marché avec le Syndicat de St. Paul.

LE SYNDICAT CANADIEN VIENT-IL TROP TARD ?

Mais ce n'est pas seulement à ce point de vue qu'elle est plus avantageuse. Le Syndicat Canadien offre de remettre la propriété du chemin une fois construit au gouvernement moyennant un prix qui sera fixé par des arbitres De plus il ne demande ni monopole des voies de communication dans le Nord Ouest pendant 20 ans, ni aucun autre des nombreux priviléges accordés

au Syndicat de St Paul. Si donc il fallait immédiatement conclure un marché pour la construction de tout le chemin, il n'y aurait pas à hésiter entre les deux Syndicats.

Mais, disent nos adversaires, le nouveau Syndicat vient trop tard.

Voilà un singulier argument pour le repousser. Supposez que l'un d'entre vous eût une maison à construire. Votre commis entre en négociations avec un entrepreneur à un certain prix, mais sans rien conclure de définitif, se réservant de vous faire approuver le marché. Pendant qu'il en est là quelqu'un vous propose d'entreprendre la maison pour les trois quarts du prix. Diriez-vous que le nouvel entrepreneur vient trop tard maintenant que votre commis a conclu un marché ?

Or telle est la position du gouvernement et du Parlement avec le Syndicat de St-Paul.

Le marché n'avait rien de définitif puisqu'on en demande la sanction aux chambres.

Si celles-ci doivent le ratifier, elles doivent avoir le pouvoir de les modifier et de le mettre de côté.

Le plus qu'on pourrait dire c'est que le Parlement, avant d'accepter les propositions du Syndicat Canadien devait offrir au Syndicat de St-Paul de lui donner l'entreprise aux mêmes conditions.

On a essayé de dire d'abord que le nouveau Syndicat n'était pas sérieux, qu'il n'était qu'un engin politique, qu'il n'était composé que de libéraux ; mais on n'ose plus dire cela depuis qu'il a déposé en 48 heures un million et demie de piastres comme garantie au gouvernement, pendant que le Syndicat de St Paul n'a pas encora déposé 10 piastres.

En supposant, ce qui n'est pas vrai, que le Syndicat Canadien ne fût composé que de libéraux, est-ce que leur argent ne vaut pas celui des conservateurs ?

PLAN DE L'OPPOSITION.

Voilà ce qu'on aurait pu faire s'il était absolument nécessaire de construire tout le chemin de suite. Mais, comme nous l'avons vu, nous n'y sommes pas obligés ; Sir John lui-même l'a déclaré. Ce que nous devrions faire alors, et ce que propose l'opposition, d'accord avec le bon sens et l'intérêt du pays, ce serait de terminer la section a l'ouest du Lac Suqérieur, laquelle sera finie l'été prochain, et de construire dès maintenant seulement les 900 milles de la Rivière Rouge aux Montagnes Rocheuses et un embranchement du lac Nipissing au Sault Ste-Marie.

Nous pouvons faire construire ces 900 milles de la région des prairies pour trois millions six cent mille piastres en argent et 9 millions d'acres de terre. Au moyen de ce sacrifice pécunière relativement minime, nous ouvrons à la colonisation la région du Nord-Ouest qui a réellement de l'avenir. Elle se trouve avoir de suite toute l'année un débouché vers l'Est par l'embranchement de Pembina continué par le chemin de fer St. Paul Minneapolis et Manitoba. Pendant les neuf mois que la navigation est libre sur le Lac Supérieur, c'est-à-dire, pendant le temps où les émigrants nous arrivent le chemin de Winnipeg à laBaie du Tonnerre donne une autre voie vers l'Est sans faire le tour par les Etats-Unis.

L'embranchement du Sault St. Marie ouvrirait avant trois ans une autre route entre le Canada et l'Ouest, non seulement canadien, mais aussi américain au nord de St. Paul du Minnesota et jusqu'à 60 ou 70 milles au sud de cette ville.

On sait ce que coûterait cet embranchement du Sault Ste. Marie. Le sénateur Frank Smith est à la tête d'une compagnie qui offre de le construire moyennant un subside de $4000 en argent et de 4000 acres de terres par mille, ce qui fait pour les 290 milles de sa longueur $1.160,000 en argent et 1,160,000 acres de terres valant $2,320,000.

Pendant que nous construirons l'embranchement du Sault il n'y a pas de doute que les propriétaires du Pacifique du Nord s'arrangeront pour venir le réjoindre, car le bout de ce chemin

de 114 milles qu'il faudrait faire est déjà commencé, et cela leur donnerait un débouché avantageux vers l'Est. La voie du Canada par le Sault Ste. Marie est la plus court pour le Pacifique du Nord pour atteindre la navigation maritime soit à Montréal soit a Québec, soit à Boston, soit à New-York.

L'embranchement du Sault, non seulement donc nous donnerait une voie ferré non interrompu pour aller directement au Nord-Ouest canadien par nos propres voies ferrées en faisant seulement une petite distance sur le territoire américain, mais il donnerait à notre chemin de fer une grande partie du trafic de l'Ouest des Etats-Unis.

Lorsque les 900 milles des prairies seraient ainsi construits et mis en communication avec nos voies ferrées actuelles de Québec et Ontario,—et cela pourrait être fait en 3 ans—nos terres acquerraient de suite une valeur énorme Des 25 millions d'acres qu'il est question de donner au Syndicat, il nous resterait près de 15 millons d'acres. Elles vaudront plutôt $10 alors que $2 aujourd'hui. Si à ce moment nous jugeons à propos de construire la section du nord du Lac Supérieur et la partie des Montagnes Rocheuses, nous pourrons les entreprendre et en payer le coût avec ces terres seulement. Elles sont estimées à environ 50 millions de piastres. Or voici ce que vaudraient les 15 millions d'acres de terres. Les 2 milles de chaque côté du chemin se vendraient aisément $10 de l'acre, les 2 milles suivants $7 et les deux milles d'ensuite 4. Cela ferait donc trois lisières de deux millions trois cent quatre mille acres chacune dont la première vaudrait plus de 23millions de piastres, la seconde plus de 16 million et la troisième plus de 9 millions, en tout 45 millions de piastres

En mettant tout au plus mal, il ne nous manquerait donc qne 10 millions de piastres environ pour construire le chemin avec les terres seulement en suivant ce plan, tandisqu'avec celui adopté il va nous falloir donner la même quantité de terres et 38 millions de piastres en argent.

ECONOMIE SUR LE PLAO DU GOUVERNEMENT.

Le plan de l'opposition constitue donc sur celui du gouvernement une économie de plus de 28 millions de piastres, sans compter qu'il ne nous oblige à débourser que 10 millions en argent. Je ne parle pas des autres avantages comme monopoles, exemptions de droits et de taxes.

Tout cela a été démontré à la perfection, messienrs, ce qui n'a pas empêché le marché avec le syndicat de St-Paul d'être ratifié aux Communes par une majorité de 86. Il faut en conclure —car c'est là la seule explication possible pour un bon nombre de députés—qu'ils sont dignes d'être enrôlés dans une nouvelle Brigade Allan, et que si les élccteurs les laissent faire, les conservateurs nous donnent une nouvelle édition revue, augmentée, mais non corrigée du Scandale du Pacifique.

TERRIBLE ACCIDENT !!

1000 PERSONNES TUEES !!!

3,000 A 5,000 BLESSEES !!!

———————oooooo———————

Un terrible accident vient d'arriver au No 58, Rue de la Couronne, St Roch Québec, chez H. GAGNON & CIE. En apprenant la grande ouverture de 293 Caisses de nouvelles marchandises de haute nouveauté, tout le monde a compris que c'était le temps de faire sa prevision pour le printemps. Avec la grande réduction que MM. H. GAGNON & CIE offrent ces marchandises, une foule considéble, telle qu'on n'a jamais vu dans les annales du Commerce, s'est dirigée vers la MAISON JACQUES-CARTIER, et là, se trouvant en trop grand nombre, les hommes, les femmes et les enfants se sont mis à se disputer à qui seraient servis les premiers, et il en est résulté une vraie bagarre. Mille personnes ont été servies le même jour à leur grande satisfaction. A partir de cette date 3,000 à 5,000 mille acheteurs visitent par jour cette maison de haute réputation. Afin d'éviter un nouvel accident MM. H. GAGNON & CIE continuent leur grande vente à bon marché pendant toute l'année 1881; de sorte que tout le monde peut y aller à leur Magasin sans risquer d'être trompé. Toujours qu'un seul prix et argent comptant.

Parmi les marchandises à bon marché se trouvent.

Les	Pièces bon Tweeds pure laine valant		80 cts.,	pour seulement	50	cents.
150	"	"	$1.00	" "	60	"
50	"	"	$1.25	" " "	90	"
100	"	Patrons nouveaux	$1.00			
40	"	" "	1.35	valant 1.60		

Si vous voulez avoir un bel alpaca noir et le payer à bon marché, allez chez H. GAGNON & cie.

100	Pièces d'alpaca beau noir	17 cents	pour 10 cents
100	" "	20 "	" 14 "
100	" "	30 "	" 20 "

4 caisses de beau crêpe noir viennent d'être reçues
5 " d'Etoffe à Robes de haute nouveauté viennent d'être reçues.

Aussi 300 Pièces Bon Paramata assortis de Prix.
20 Caisses d'indiennne du printemps depuis 5 cts., en montant.
15 " de bon Shirtings depuis 5 cts., en montant.
30 Balles de Coton jaune depuis 4 cts. en montant etc., etc.

A NOS AMIS.

De grands événements se déroulent aujourd'hui sur la scène politique du Canada.

Les intérêts du peuple sont sérieusement menacés.

Les libéraux ont donc un devoir excessivement important à remplir.

Nos députés luttent vaillamment, au sein du parlement, depuis plus d'un mois.

Il importe à la presse libérale de seconder leurs nobles et courageux efforts.

Nous nous imposons, pour notre part, des sacrifices énormes pour ac complir la tâche qui nous est dévolue.

Nous avons donc le droit de compter sur le concours, l'appui, l'encouragement de tous les véritables amis de la cause libérale.

Nous leur faisons encore une fois appel et nous les prions de vouloir bien nous aider dans notre entreprise, en nous transmettant au plus tôt des listes d'abonnés.

Qu'on n'oublie pas que L'ELECTEUR est le seul organe des populations libérales du District de Québec.

Qu'on se rappelle aussi que l'abonnement est réduit à la modique somme de TRENTE SOUS par trois mois.

Agents Demandés.

On a besoin, de suite, d'agents honnêtes et actifs pour solliciter des abonnements à l'édition hebdomadaire de "L'ELECTEUR," dans la ville de Québec, ainsi que dans les différentes paroisses du district de Québec.

Nous accorderons une commission libérale.

S'adresser au bureau de "L'ELECTEUR," No. 76, rue St. Joseph, St. Roch, Québec,

